



ADS Acquaaria – Associazione Velica Italiana

Procedure recupero elisoccorso HI-LINE



i invitiamo a visionare il video realizzato durante i test in mare con i piloti e aerosoccorritori del **1° Reparto Volo Elicotteri della Guardia Costiera –Luni** in collaborazione con l'equipaggio di **A.D.S. Acquaaria**
Sul canale italiaonline.tv

"I viaggi del Bacan"



<http://goo.gl/nqT4uW>

Video: protocollo per il diportista

I testi, le immagini e i disegni sono di proprietà ASD Acquaaria

Premessa

La presente dispensa sulle procedure da mettere in pratica in caso di intervento di emergenza con elisoccorso e sistema di recupero **HI-LINE** nasce dai test effettuati, con due diverse imbarcazioni a vela, dal **1° reparto di Volo Elicotteri della Guardia Costiera – Luni e A.D.S. Acquaaria**.

I risultati di questi test, analizzati e discussi con i piloti e gli aerosoccorritori della Guardia Costiera ed i partecipanti all'esercitazione sono stati sintetizzati in questo breve prontuario.

Speriamo che possiate considerare utile questo genere di informazioni e che nessuno debba mai metterle in pratica sul serio.

Buon vento.

L'elisoccorso

Nelle situazioni di emergenza dove si rende necessario o essenziale il recupero di persone da una imbarcazione con l'ausilio dell'elicottero il problema maggiore per il personale della Guardia Costiera è rappresentato dalla collaborazione che l'equipaggio della barca soccorsa può essere in grado di fornire.



Il personale della Guardia Costiera è naturalmente preparato a gestire situazioni nelle quali l'equipaggio della barca in difficoltà risulti non collaborativo per una serie di motivi. Ciò non toglie che una serie di informazioni mirate possa rendere, anche il semplice diportista, più cosciente delle procedure e dei comportamenti da adottare incrementando notevolmente la sicurezza delle operazioni e la loro efficacia complessiva.

La procedura di recupero tramite **HI-LINE** consiste essenzialmente in una operazione con la quale l'elicottero prende contatto con la barca tramite una sorta di cordone ombelicale assicurando una maggior velocità di recupero o trasbordo di persone ed attrezzature.

Per gestire correttamente ed in sicurezza un recupero tramite **HI-LINE** devono sussistere almeno due fattori essenziali:

- 1) L'equipaggio o parte di esso deve essere in condizioni fisiche in grado di prestare assistenza minima**
- 2) L'imbarcazione deve avere il motore e la timoneria funzionanti**

Nella malaugurata ipotesi che uno di questi due fattori venga a mancare o che l'imbarcazione, per struttura o caratteristiche costruttive, non presenti la possibilità di avere uno spazio minimo di manovra in pozzetto, sarà l'equipaggio dell'elicottero a gestire totalmente l'intervento e, quasi sempre, tramite un recupero dal mare (zona poppiera dell'imbarcazione o da battellino agganciato a poppa)

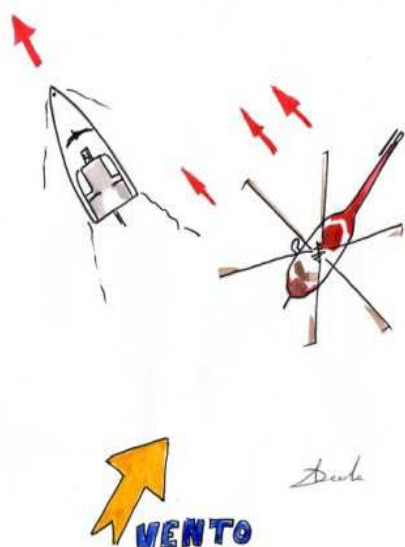
Analizziamo innanzitutto le caratteristiche operative di un elicottero e le operazioni che il suo equipaggio esegue per un recupero:

Avvicinamento e riconoscimento

Diamo per scontato che la fase di contatto e comunicazione via radio con la centrale operativa dalla **CP** sia già stata correttamente eseguita !!!



(vedere la nostra dispensa emergenze –cap. comunicazioni radio)



Il velivolo esegue una ricerca e una volta entrato in contatto visivo con la barca da soccorrere esegue alcuni giri di perlustrazione intorno alla stessa per determinare la posizione migliore da cui intervenire verificando forza e intensità del vento e stato del mare.

Ricordiamoci che un elicottero durante le operazioni dovrà mantenere la prua verso il vento. Questa limitazione non risulta preoccupante per l'imbarcazione perché un elicottero è in grado di volare trasversalmente fino a **35 nodi** di velocità!

IMPORTANTE: Se la barca non è isolata ma si trova vicino ad altre è indispensabile mettere in atto tutte azioni possibili per rendersi identificabili (agitare le braccia, disporre indumenti colorati in coperta a formare un X ecc)



Contatto radio

Una volta identificato il "**bersaglio**" gli operatori tenteranno di prendere contatto con l'equipaggio dell'imbarcazione tramite il **VHF**. Il comandante è a norma di legge l'unico responsabile della manovra in fase di emergenza quindi dovremo incaricare un membro dell'equipaggio di fare da marconista.

Possibilmente sceglieremo una persona in grado di parlare con calma, chiaramente e con un minimo di cognizione nautica. Il passaggio delle informazioni deve essere il più possibile chiaro ed efficace.

L'uso di un VHF portatile da parte del comandante (che dovrebbe stare al timone) può essere utile ma dobbiamo tenere conto che in fase di recupero il rumore provocato dall'elicottero è talmente assordante da rendere le comunicazioni molto problematiche.

Quindi meglio avere una persona alla radio interna, maggiormente protetta dal disturbo acustico, che passi le informazioni in modo chiaro e preciso.

L'operatore a bordo del velivolo indicherà al comandante dell'imbarcazione la rotta da tenere e il comandante dovrà mantenerla **sempre, durante tutta la durata dell'operazione.**

Fare attenzione al flusso d'aria rotore che potrebbe spostare la direzione e intervenire di conseguenza. L'uso del pilota automatico è sconsigliato in quanto (la maggior parte di essi) hanno tarature che eseguono con ritardo le manovre di richiamo in rotta e non possiamo procedere a zig-zag durante le operazioni.

Come prepararsi all'intervento

Di fondamentale importanza è la preparazione della barca e dell'equipaggio per affrontare nel modo migliore l'intervento:

Equipaggio

L'equipaggio, almeno quello impegnato all'esterno, dovrà predisporre con l'abbigliamento adeguato come se dovesse affrontare una burrasca con venti di oltre **50 nodi**.

Tale è in effetti la violenza del flusso rotore dell'elicottero quando si avvicinerà all'imbarcazione con vento e acqua nebulizzata che investiranno tutta la barca.

Quindi cerate complete o giacche impermeabili, guanti, occhiali (ideale maschere da sub se disponibili), life jackets e cordoni di sicurezza.



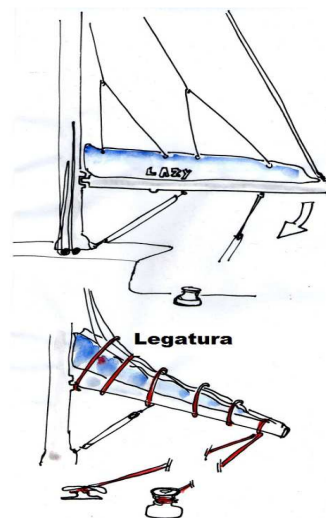
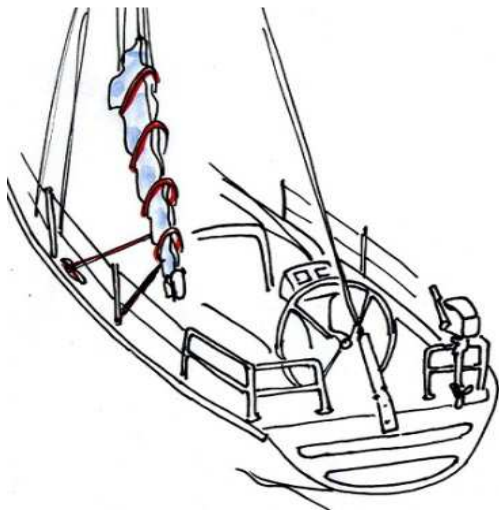
Importante anche distribuire compiti e posizioni per evitare confusione in pozzetto.

Chi non è indispensabile meglio che stia sotto coperta.

La barca:

Altrettanto indispensabile è preparare la barca affinché, durante l'intervento, non possano accadere ulteriori problemi.

- 1) vele ammainate e legate strettamente
- 2) liberare draglie, pulpiti e coperta da tutto ciò che potrebbe "volare" (asciugamani, indumenti ecc)
- 3) abbassare il boma, posizionarlo da un lato del pozzetto e legarlo saldamente (bitte, candelieri ecc)
il lato da sgomberare viene solitamente indicato dall'elicottero in funzione della posizione di intervento ottimale
- 4) lasciare le scotte del lazy (se esistente) e legarle all'albero
- 5) in caso di volanti lasciare la scotta e legarle verso prua
- 6) in caso di paterazzo amovibile lasciarlo e legarlo verso prua
- 7) in casi estremi, per liberare il pozzetto, potrebbe essere necessario tagliare il paterazzo con le cesoie in dotazione

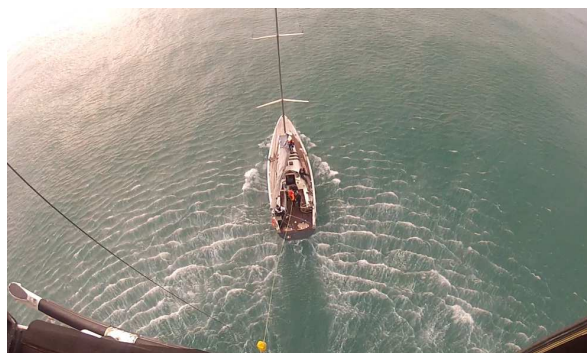


Ove il personale della Guardia Costiera, a loro insindacabile giudizio, ritenesse l'equipaggio o la situazione non consoni ad una fase preparatoria efficace e sicura predisporranno l'intervento di un aerosoccorritore per prendere "in mano" la situazione a bordo.

L'aerosoccorritore verrà calato in acqua ad una distanza di circa 30/40 metri e raggiungerà a nuoto la barca. Importante essere in grado di dargli un aiuto almeno per salire a bordo (posizionare la scaletta o altro sistema di recupero per agevolare l'imbarco).

Il personale della GC una volta a bordo assumerà quindi la gestione delle manovre e delle operazioni.

A questo punto verrà determinata la modalità d'intervento e l'attrezzatura necessaria che verrà utilizzata.



Il sistema HI-LINE

Il problema maggiore degli interventi da elicottero soprattutto con barche a vela è rappresentato dal flusso del rotore che investe il mezzo quando il velivolo si trova a volare nelle vicinanze.



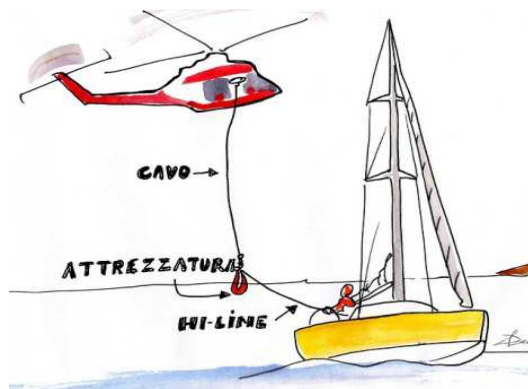
Con l'**HI-LINE** la procedura è studiata per diminuire al minimo indispensabile il sorvolo ravvicinato e i conseguenti problemi.

L'elicottero, una volta verificata la situazione, eseguirà a distanza di sicurezza dall'imbarcazione una calata del verricello in mare per scaricare la carica elettrostatica provocata dal rotore. E' un'operazione necessaria a non prendere la scossa e non un invito a buttarsi in mare!!!!!!



Sempre mantenendosi a distanza di sicurezza l'operatore calerà la HI-Line (si tratta di una sagola leggera e galleggiante munita di un peso nella parte terminale di circa 2 Kg costituito da un sacchetto di sabbia) posizionandola a circa 2 /3 metri dal livello del mare.

A questo punto il pilota porterà il velivolo in avvicinamento alla barca per consentire l'aggancio del terminale HI-LINE da parte dell'equipaggio della barca (importante avere un mezzo marinaio o rampino)



Una volta agguantata la HI-LINE l'elicottero si allontanerà nuovamente lasciando via via il cavo. L'operatore al verricello aggancerà l'attrezzatura richiesta al gancio principale (**sacca medica-imbrago Horse Collar – barella**)

MAI IN NESSUN CASO LA HI-LINE DOVRA' ESSERE LEGATA ALL'IMBARCAZIONE O PARTE DI ESSA!

L'attrezzatura verrà calata sino a livello adeguato e a questo punto l'elicottero procederà nuovamente ad avvicinarsi alla barca. La gestione del cavo sia in tiro che in lasco sarà esclusivamente svolta a mano e solo per recuperare l'imbandito in eccesso o lasciarlo in fase di risalita.

Non si deve applicare forza al cavo inclinandolo ma solo recuperare seguendo le indicazioni del personale della Guardia Costiera.

Da quel momento la barca soccorsa e l'elicottero saranno collegati da questa sorta di cordone ombelicale. Per questioni di sicurezza l'intero sistema è dotato di un punto di frattura predeterminato (circa 90kg/strappo) che in caso di aggancio / incaglio libererà i due mezzi evitando spiacevoli conseguenze. Una volta portata a bordo l'attrezzatura necessaria l'aerosoccorritore gestirà le manovre.



Grazie alla **HI-LINE** potranno essere eseguite più operazioni di trasbordo persone/materiali senza che si perda il collegamento tra i due mezzi.

Una volta concluse le operazioni l'operatore darà il segnale o comunicherà via radio di mollare tutto. La **HI-LINE** verrà filata in risalita e il terminale dotato di peso gettato in mare.

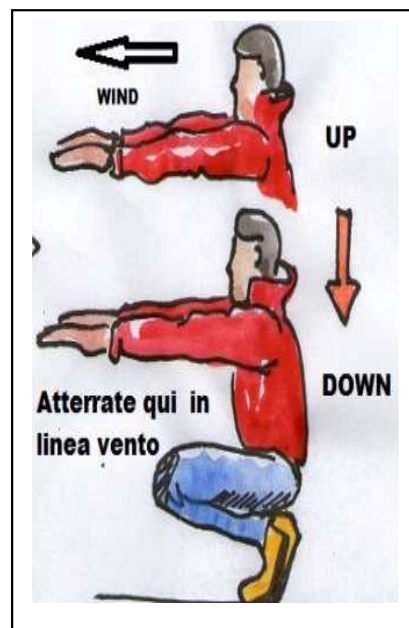
Nei casi in cui l'imbarcazione non sia adatta a garantire una piattaforma operativa sicura e/o agevole (vedi barche con pozzetti piccoli, ingombri di strutture, tendalini, passerelle, motori, paterazzi fissi ecc) si procederà al recupero delle persone nello spazio antistante la poppa dell'imbarcazione. Se provvista di spiaggetta o spoiler tanto meglio. In questo caso sarà necessario provvedere a posizionare il tender o la zattera autogonfiabile (aperta) a poppa, fissata in modo sicuro alla barca.

Questa svolgerà la funzione di appoggio per le operazioni di recupero sia per le persone da evacuare che per un eventuale infortunato.

L'operazione in caso di mare mosso risulterà particolarmente impegnativa ma è l'unico modo per riuscire a imbragare o mettere in barella una persona non potendo appontare sulla barca.

Buon vento!

SEGNALI INTERNAZIONALI PER AEROVELIVOLI



ASD Acquaaria - Salita del pianello, 12/A Loc Costa di Cadimare 19131 La Spezia (SP) – p. iva 05811630960
aff- UISP n° 13016975 – cod. reg. CONI N° D060854
www.acquaaria.com – info@acquaaria.com – FB Acquaaria associazione velica